

公開実用 昭和60-175841

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 実用新案出願公開

⑪ 公開実用新案公報 (U)

昭60-175841

⑫ Int. Cl.

F 02 D 17/04
F 02 M 37/00
F 02 P 9/00

識別記号

庁内整理番号

8209-3G
8657-3G
8209-3G

⑬ 公開 昭和60年(1985)11月21日

審査請求 未請求 (全頁)

⑭ 考案の名称 エンジンの燃料停止装置

⑮ 実 願 昭59-64496

⑯ 出 願 昭59(1984)5月2日

⑰ 考 案 者 岡 田 繁 一

名古屋市中村区岩塚町字高道1番地 三菱重工業株式会社

⑱ 出 願 人 三菱重工業株式会社

名古屋研究所内
東京都千代田区丸の内2丁目5番1号

⑲ 復 代 理 人 弁 理 士 長 屋 二 郎

を供給する。3は燃料を停止するための電磁弁で、
気化器の燃料系統に組み込まれている。

電磁弁3への電源は図示しないバッテリーより供給されていた。4はマフラー、5は点火プラグに高電圧を供給する点火装置である。

燃料電磁弁3がない場合、エンジンを停止させるには点火装置5を電氣的にOFFすることにより行われるが、エンジンの停止開始より停止するまでのエンジン空転時、気化器2よりの混合気がエンジンに供給され、未燃焼のまま排出される。このためマフラー内に未燃混合気が充満し、エンジンの空転時又は停止後マフラー内のホットスポットなどの火点により着火爆発して、異常に大きい音を発生する不具合がある。これを称してアフターバーンと言う。又一方点火系をOFFとしても、吸入混合気は燃焼室内のホットスポットが火点となり燃焼し、エンジンを停止しようとしてもエンジンが回転する不具合を生ずることがある。これを称してラン・オンと言う。これらのトラブルを防止するため従来は、燃料系統に電磁弁3を設け、

〔考案の実施例〕

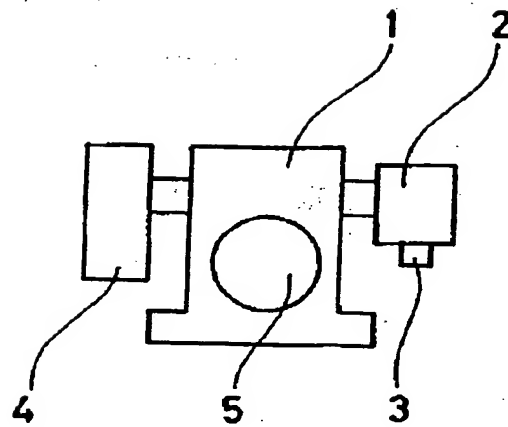
第1～2図で1はエンジン、2は気化器、3は電磁弁で通電により燃料が停止する。4はマフラー、5はフライホイールマグネット、6は発電用コイル、7は磁石でエンジンのフライホイールなどに取り付けられエンジン運転時発電用コイル6とあいまって交流電力を発生する。8は発電用コイル6より得られた交流電力を直流に交換する整流器である。12はスイッチで点火停止スイッチ13と連動して点火をOFFとすると同時に電磁弁回路に接続し、電磁弁を通電状態とし燃料供給を停止する。

なお13は停止スイッチ、14は断続器、15は高圧コード、16は点火コイル、Pは点火プラグである。

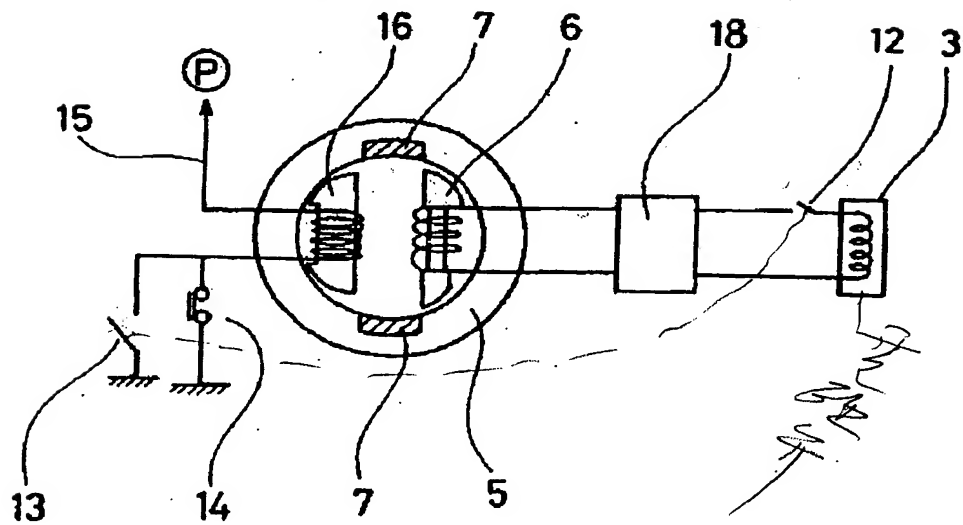
次に前記実施例の作用について説明する。

エンジン運転中発電コイル6により発電された電力は、整流器8で直流化され、直流電力が用意されている。今エンジンを停止するため、点火停止スイッチ13をONとして点火火花を消去した

第 1 圖



第 2 圖



465

復代理人 弁理士 長 屋 二 郎

支店 市 川 市